

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.

Palais de Luxembourg, le 8 mai 2023.
(s.) Henri

(s.) François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Pour expédition conforme :


François Bausch,
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

EXPOSE DES MOTIFS

I. Situation actuelle

L'aéroport de Luxembourg dispose actuellement d'un dépôt de carburant, d'une capacité de 8.000 m³, situé entre les aires de trafic P1 et P10 du site. Aux termes d'un contrat de concession de services du 19 août 1997, attribué par le Ministre des Transports, la société Luxfuel S.A. (dont les actions sont détenues par Luxair S.A. (40%), Skytanking GmbH (30%) et la société de l'aéroport de Luxembourg S.A. (30%)), a pour responsabilité la réception du carburant et des lubrifiants, leur stockage, ainsi que la distribution et la mise à bord des aéronefs.

Les infrastructures existantes, qui datent des années 1970, arrivent progressivement en fin de vie technique. Pour cette raison l'Inspection du Travail et des Mines et l'Administration de l'environnement ont accordé une ultime prolongation de l'autorisation d'exploitation des installations existantes jusqu'au 31 mars 2024. Compte tenu de l'expiration de cette autorisation, ainsi que de l'évolution rapide et l'imprévisible des prix de matières premières et de construction, la réalisation rapide de ce projet doit être d'une urgence absolue.

Le dépôt de carburant est relié à la conduite de ravitaillement en provenance de Bitburg, qui appartient au Réseau d'Oléoducs en Centre-Europe (*Central Europe Pipeline System* (en abrégé « CEPS »)). Le CEPS fait partie des infrastructures de l'OTAN, et constitue un des programmes du *NATO Support and Procurement Organisation/Agency* (en abrégé « NSPO/NSPA »).

II. Caractéristiques techniques des infrastructures pétrolières proposées

Il est proposé que les nouvelles infrastructures pétrolières projetées soient constituées des éléments suivants :

- (*côté routier*) un dépôt de carburant avec les réservoirs au nombre de six, comprenant des installations couvertes de mixage relatives à l'approvisionnement en carburant militaire F34 ;
- (*côté routier*) la base de réception;
- (*côté piste, dans la zone sécurisée*) la base de service (maintenance) et de chargement des camions citernes avitailleurs;
- les travaux de mise en service des bornes d'avitaillement (*hydrants*) au niveau de l'aire de trafic du terminal de fret (P10);
- les conduites de ravitaillement (pipelines) directement nécessaires à la réception et à la livraison du carburant ;
- les installations de réseau directement nécessaires à la mise en service des nouvelles infrastructures pétrolières.

Afin de disposer des capacités de stockage suffisantes pour faire face à d'éventuelles ruptures d'approvisionnement en carburant, il est proposé que le nouveau dépôt de carburant soit constitué de six réservoirs d'une capacité de 5.000 m³ chacun.

III. Raccordement à la conduite de ravitaillement (pipeline) CEPS (OTAN)

Le site d'implantation retenu pour le nouveau dépôt de carburant nécessitera un raccordement à la conduite existante du CEPS, ce qui requiert une modification du tracé du pipeline de l'OTAN ainsi que son extension.

Dans la mesure où les travaux de pose et d'installation de la conduite d'approvisionnement reliant les nouvelles infrastructures pétrolières jusqu'au point de raccordement du CEPS ne présentent pas de complexité hors norme, ces travaux seront pris en charge par l'État, avec le support technique et opérationnel de la *Belgian Pipeline Organisation* (BPO) qui les réceptionnera.

L'arrangement technique et administratif relatif à la mise en œuvre de l'extension du pipeline de l'OTAN au Luxembourg, conclu le 8 octobre 2020 entre la Direction de la Défense du Ministère des affaires étrangères et européennes et la *Belgian Pipeline Organisation* (BPO) définit les travaux requis aux fins de l'extension du pipeline. Il précise par ailleurs la teneur du support technique et opérationnel de la BPO au bénéfice de la Défense dans le cadre des travaux à effectuer, de même que les coûts afférents (frais de mission).

IV. Aspects opérationnels, juridiques et financiers

(a) Le coût estimé des travaux et considérations budgétaires

Le projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières envisagé est estimé à 85.737.600 EUR, à charge principale du budget du Département de la mobilité et des transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics pour les années 2023-2025. Les frais d'études et de conception d'ores et déjà exposés afin de pouvoir proposer le présent projet sont inclus dans cette estimation.

Les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté à la conduite de ravitaillement CEPS de l'OTAN et l'intégration, dans le dépôt de carburant, d'installations couvertes de pompage F34 (2) relatives à l'approvisionnement en carburant militaire F34, y inclus l'installation de mixage des additifs, les réservoirs des additifs et un réservoir de récupération sont approximativement estimés à 5.000.000 EUR, inclus dans ce total de 85.767.600 EUR. Cette dépense sera à charge exclusive du budget de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes, et sera comptabilisé au titre de « *l'effort de défense* ».

La loi du 14 juillet 2005, qui autorise le Gouvernement à faire procéder à la revalorisation du site du *Höhenhof*, prévoit le financement de l'aménagement de la zone du dépôt pétrolier ainsi que de la voirie d'accès depuis l'échangeur Cargo-Center. C'est sur cette base qu'ont été réalisés les travaux de terrassement et de réalisation de la plate-forme préparant l'aire de construction destinée à accueillir le dépôt pétrolier côté routier ainsi que la prédite route d'accès.

A titre d'information, il convient de noter que la voirie connexe devant permettre de relier, côté routier, les deux parcelles étatiques désignées pour l'implantation des nouvelles infrastructures, dont le coût de construction est évalué à 8.600.000 EUR (travaux de terrassement compris), sera financée à charge des crédits du Fonds des Routes.

(b) Les conditions permettant à l'État d'endosser le rôle de maître d'ouvrage, de financer et de rester propriétaire des nouvelles infrastructures

Compte tenu des composantes relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'État soit le financeur et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières. Le modèle proposé a été vérifié d'un point de vue juridique, en particulier en ce qui concerne la question des aides d'État, et peut être appliqué à la condition que les contrats soient attribués par voie de marchés publics, d'une part, et d'autre part, que l'État se comporte comme le ferait un acteur économique, et applique une marge bénéficiaire raisonnable sur le montant de la redevance à percevoir (sur base des coûts et des risques à sa charge).

(c) Les contrats à passer et les procédures d'attribution (marchés publics de travaux et de services)

Les contrats à passer en vue de la construction des infrastructures et de leur exploitation relèvent du régime des marchés publics de travaux, de fournitures et de services, conformément à la législation applicable en la matière, à savoir, la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics et son règlement grand-ducal d'exécution.

Le marché de travaux pourra être attribué sur base des plans de conception établis en vue de l'obtention des autorisations. La planification d'exécution sera toutefois à charge de l'opérateur économique qui se verra attribuer le marché.

Etant donné que le Haut-Commissariat à la Protection nationale a classé la conduite de ravitaillement dans la catégorie « infrastructures critiques », il conviendra tout particulièrement, dans le cadre des procédures d'attribution, de veiller à décider des mesures permettant de garantir le niveau de confidentialité approprié, conformément au cadre réglementaire applicable.

En ce qui concerne la procédure de marché public relative aux infrastructures pétrolières en cours, la « *procédure négociée avec mise en concurrence préalable* » a été retenue, qui a impliqué la publication d'un avis d'appel à candidatures au niveau européen aux fins de la mise en concurrence. La prochaine étape sera la négociation avec les candidats intéressés qui auront satisfait aux critères de sélection préalablement déterminés.

Le projet avait initialement été évalué à un montant ne nécessitant pas de loi de financement, à savoir 35 millions d'euros, le raccordement au pipeline inclus. Or, les offres reçues dépassent largement le montant de 40 millions nécessitant l'adoption d'une loi spéciale de financement.

L'écart entre l'estimation initiale et les offres s'explique principalement par l'explosion des prix des matières premières et de l'énergie. L'ampleur de ce surcoût n'était pas envisageable au moment du lancement de la procédure négociée avec mise en concurrence préalable. Il n'est d'ailleurs pas exclu que ces prix continuent d'augmenter pendant la procédure d'attribution du marché. Ce surcoût entraîne donc l'obligation de recourir à la procédure législative, allongeant le délai pour la conclusion du marché mais également pour le début des travaux.

(d) Les services proposés par lux-Airport

Aux termes de la loi modifiée du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, l'État assume la police de l'aéroport, mission qui comporte notamment l'obligation d'assurer les conditions de sécurité de l'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens, et de conservation et de viabilité des infrastructures nécessaires à cette exploitation. Dans ce contexte, et aux termes de cette même loi, lux-Airport s'est vu confier

l'élaboration et la mise en œuvre du plan global de sûreté et de sécurité, de même que le développement de certaines infrastructures, telles que la nouvelle aérogare et le terminal de petits porteurs ou la centrale de cogénération, et d'autres projets, qui ont été menés à bien dans le respect des coûts et des délais. En outre, lux-Airport s'est vu attribuer les responsabilités d'exploitant d'aérodrome, conformément aux dispositions européennes en vigueur en la matière.

De par ces expériences, lux-Airport est rompu aux conditions et aux défis liés à l'exécution de travaux d'infrastructures qui ont lieu dans différentes zones de sécurité de l'enceinte aéroportuaire (tel que ce serait le cas en l'occurrence pour les infrastructures du dépôt de carburant, dont une partie serait implantée en zone de sécurité « jaune » côté piste, tandis qu'une autre partie, hors zone sécurisée côté routier).

Il importe également de souligner que lux-Airport est à même de coordonner et de gérer les contraintes résultant du développement parallèle des projets sur les sites voisins, en particulier dans la zone de fret (approvisionnement en eau et l'évacuation de la zone de fret, l'alimentation électrique, capacités des réseaux) de manière à ce que le nouveau projet soit fondamentalement intégré au regard des autres développements du site aéroportuaire. C'est pourquoi il a été décidé que lux-Airport apporte son soutien opérationnel à ce projet, tant en ce qui concerne la phase d'étude et de conception et d'obtention des autorisations, que durant la phase relative aux procédures d'attribution de marché à mener, qu'en ce qui concerne la phase de construction et enfin, celle relative à l'exploitation des nouvelles infrastructures pétrolières envisagées, suivant des modalités et un processus décisionnel mis en place par l'État, sur base d'une convention conclue avec lux-Airport .

C'est ainsi qu'il a été décidé que lux-Airport soit investi de pouvoirs contractuels pour faire respecter les contrats signés entre l'État et les opérateurs économiques à désigner à la suite des procédures d'attribution de marchés publics, de sorte à permettre que lux-Airport gère et coordonne au quotidien le travail sur le site aéroportuaire du ou des opérateurs économiques en lieu et place de l'État.

Étant donné que lux-Airport est une entité adjudicatrice au sens du Livre III (relatif aux secteurs spéciaux) de la loi sur les marchés publics, et que l'État devra, dans le cadre du présent projet, se soumettre aux dispositions de ce même Livre III, la présente coopération entre l'État et lux-Airport est possible. Ceci entre autres en application de l'article 110 de la loi, qui constitue la transposition en droit luxembourgeois de l'article 28 de la Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les prédicts secteurs spéciaux.

Les services prestés et à prester par lux-Airport seront rémunérés à concurrence d'un montant maximum de 4 % du coût global de la construction. Les modalités restent à être convenues par l'Etat et lux-Airport.

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. Le Gouvernement est autorisé à faire procéder à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, qui comprend les travaux de construction à proprement parler, le raccordement au pipeline existant, les études et les mesures compensatoires y relatives.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par la présente loi ne peuvent pas dépasser le montant quatre-vingt-cinq millions sept cent trente-sept mille six cents euros (85 737 600 EUR). Ce montant correspond à la valeur 924,32 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

Art. 3. Les dépenses sont imputables sur les crédits du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

L'article 1er arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, est avancée jusqu'au stade de l'APD.

Ad article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction valable en octobre 2021 (valeur 924,32). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

Ad article 3

L'article 3 précise que les crédits budgétaires en question seront inscrits à la charge du ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics-Direction des transports aériens
Auteur(s) :	Marc Reiter
Téléphone :	247-82921
Courriel :	marc.reiter@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	donner l'autorisation de procéder aux travaux de construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg et d'en financer la réalisation
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	
Date :	08/03/2023



Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : ☒ Oui ☐ Non

Si oui, laquelle / lesquelles : lux-Airport S.A.; Ministère des Finances; Département des travaux publics, MMTP; Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire; Direction de la défense, MAEE; Administration des ponts et chaussées

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

☐ Oui ☒ Non

- Citoyens :

☐ Oui ☒ Non

- Administrations :

☐ Oui ☒ Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ?
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. ¹

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? ☒ Oui ☐ Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :



- 6 Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

- 7 a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s)
donnée(s) et/ou
administration(s)
s'agit-il ?

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s)
donnée(s) et/ou
administration(s)
s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

- 8 Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

- 9 Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, laquelle :

- 10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

- a) simplification administrative, et/ou à une
b) amélioration de la qualité réglementaire ?

☐ Oui ☒ Non

☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

- 15** Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
-
- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☒ Oui ☐ Non
- Si oui, expliquez pourquoi :
- la construction d'une infrastructure pétrolière n'influence pas le principe d'égalité des femmes et des hommes
- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non
- Si oui, expliquez de quelle manière :
-
- 16** Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :
-

Directive « services »

- 17** Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

- 18** Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

FICHE FINANCIERE

Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

Toutes les dépenses engagées et à engager pour l'ensemble des prestations et travaux relatifs à la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg sont reprises dans la fiche financière ci-après.

A la valeur de l'indice semestriel des prix de la construction valable en octobre 2021 (924,32), les dépenses introduites par la présente loi s'élèvent à 85.737.600 €.

La fiche financière portant sur la totalité du projet tient compte des éléments suivants:

Mechanical engineering	33.090.000
Electrical engineering	8.360.000
Génie-civil	16.250.000
Architecte	2.590.000
Génie électrique	1.890.000
Génie HVAC	3.240.000
Etudes, experts, et autres	7.860.000
TVA	12.457.600
Le coût estimé des travaux (TTC)	85.737.600



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère d'État

Secrétariat général du
Conseil de gouvernement

à usage administratif interne

CONSEIL DE GOUVERNEMENT du 31 mars 2023

Extrait du procès-verbal N°14/23 approuvé dans la séance du 21 avril 2023

3. Avant-projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg. (MOBTP 017/2023)

M. le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics saisit le Conseil de l'avant-projet de loi sous rubrique portant sur la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg.

L'aéroport de Luxembourg dispose actuellement d'un dépôt de carburant, d'une capacité de 8.000 m³. Aux termes d'un contrat de concession de services du 19 août 1997, la société *Luxfuel S.A.* a pour responsabilité la réception du carburant et des lubrifiants, leur stockage, ainsi que la distribution et la mise à bord des aéronefs.

Les infrastructures existantes, qui datent des années 1970, arrivent progressivement en fin de vie technique. Une ultime prolongation de l'autorisation d'exploitation des installations existantes a été accordée jusqu'au 31 mars 2024. Compte tenu de l'expiration de cette autorisation, ainsi que de l'évolution rapide et imprévisible des prix de matières premières et de construction, la réalisation rapide de ce projet est prioritaire.

Le dépôt de carburant est par ailleurs relié à la conduite de ravitaillement en provenance de Bitbourg, qui appartient au réseau d'oléoducs en Centre Europe (*Central Europe Pipeline System* (CEPS)). Le CEPS fait partie des infrastructures de l'OTAN et constitue un des programmes de la *NATO Support and Procurement Organisation/Agency*.

Le site d'implantation retenu pour le nouveau dépôt de carburant nécessitera un raccordement à la conduite existante du CEPS, ce qui requiert une modification du tracé de l'oléoduc de l'OTAN ainsi que son extension.

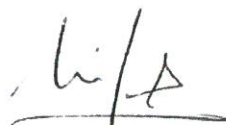
Le projet de construction des nouvelles infrastructures pétrolières envisagé est estimé à 85.737.000 €, à charge du budget du Département de la mobilité et des transports pour les années 2023-2025. Les frais d'études et de conception d'ores et déjà exposés afin de pouvoir proposer l'avant-projet de loi sous rubrique, sont inclus dans cette estimation.

Les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté à la conduite de ravitaillement CEPS de l'OTAN et l'intégration, dans le dépôt de carburant, d'installations couvertes de pompage F34 relatives à l'approvisionnement en carburant militaire F34, y inclus l'installation de mixage des additifs, les réservoirs des additifs et un réservoir de récupération sont approximativement estimés à 5.000.000 €, inclus dans ce total de 85.767.600 €. Cette dépense spécifique sera à charge du budget de la Direction de la Défense et pourra être comptabilisée au titre de l'effort de défense.

Compte tenu des composantes du projet relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'Etat soit le financeur et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières.

Le Conseil marque son accord avec le texte de l'avant-projet de loi sous rubrique qui pourra être introduit dans la procédure législative sans attendre l'approbation du procès-verbal de la présente séance.

Pour extrait conforme



Jacques FLIES
Secrétaire général du
Conseil de Gouvernement

Transmis pour information :

- à M. le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics
- à M. le Ministre des Affaires étrangères et européennes
- à M. le Ministre de la Défense
- à M. le Ministre de l'Aménagement du territoire
- à M. le Ministre de l'Energie
- à Mme la Ministre des Finances
- à Mme la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
- au Service central de Législation